

« Avec le Grand Paris, il s'agit de réinventer la ville »

Par Caroline Sallé, Aude Seres Le Figaro

Mis à jour le 27/09/2012 à 07:54 | publié le 26/09/2012 à 20:26



Daniel Canepa : « La densification doit reposer sur un équilibre entre logements, bureaux, commerces et services ».

INTERVIEW - Alors que le métro automatique espère un milliard d'euros du projet de loi de finances pluriannuelle 2013-2015 qui sera présenté vendredi, Daniel Canepa, préfet de la région Ile-de-France, fait un point sur les projets du Grand Paris.

LE FIGARO. - Les quatre premières réunions publiques pour la concertation sur le premier tronçon du métro automatique autour de Paris ont réuni 1300 personnes. Comment expliquez-vous cet engouement ?

Daniel CANEPA. - Je ne suis pas du tout étonné de cet intérêt pour le Grand Paris Express. Car le transport, avec l'emploi et le logement, est l'un des trois sujets principaux de préoccupation des Franciliens. C'est bien pour cela que nous en avons fait le levier de la construction du Grand Paris. Il faut se rappeler que l'histoire du métro, à partir du début du XXe siècle a constitué l'axe majeur de la densification de la capitale intra-muros. Puis au début des années 1960, le préfet Paul Delouvrier lança, avec les villes nouvelles, le projet des RER. C'est donc une troisième phase qui se lance en terme d'aménagement du territoire pour l'Ile-de-France. **Avec le Grand Paris, il s'agit de réinventer la ville. Et c'est toujours par le transport que cela passe.**

Les contraintes budgétaires actuelles ne menacent-elles pas la construction de ce grand métro automatique ?

Le coût total du Grand Paris Express s'élève à plus de 20 milliards d'euros, dont 4 milliards d'euros de fonds propres, le reste devant être mobilisé par un emprunt. Certes, nous n'avons pas besoin de cet argent tout de suite. Néanmoins, un milliard d'euros seront nécessaires en 2015. **Et cela implique une inscription dans la loi pluriannuelle des finances qui sera présentée ce vendredi.** La question est donc d'actualité.

Plus largement, quel est l'impact sur les autres projets du Grand Paris, notamment les différents contrats de développement territoriaux ?

Il est important de souligner que le Grand Paris ne dépend pas uniquement de l'argent public. La plupart des projets incluent en effet des financements privés. Mais il faudra sans aucun doute de l'argent public, notamment pour moderniser le réseau routier, par exemple dans le Nord de l'Ile-de-France. Par ailleurs, la situation des finances publiques remet en question certains projets ou nécessite un redimensionnement. Notamment en

matière culturelle. Comme le transfert des réserves du Louvre à Cergy-Pontoise ou encore la tour Utrillo, à Montfermeil, prévu pour être une Villa Médicis à la française, et dont le périmètre devra être redéfini. **Mais d'autres projets avancent bien, comme Europacity, centre culturel et de loisirs au nord de Paris,** la cité du cinéma en Seine-Saint-Denis ou encore le pôle santé au sud de l'Ile-de-France.

Au-delà des projets du Grand Paris, il faut loger les gens. Reste-t-il suffisamment de réserves foncières en Ile-de-France pour accueillir 1 million d'habitants et 70.000 logements d'ici à dix ans ?

Oui. Nous avons 200 km² de terrains disponibles. Cela représente l'équivalent de la superficie de Paris. Mais nous avons un problème de mobilisation qui va exiger trois choses indispensables : une volonté politique forte et continue dans le temps. Des mesures incitatives pour favoriser la construction. Et de l'innovation dans les formes d'urbanisation pour ne pas mordre sur les espaces ruraux. **Je rappelle que l'arrêt de l'étalement urbain est une décision qui émane du Grenelle de l'environnement et qui a été reprise par la Conférence environnementale.**

Autrement dit, si on ne peut pas étaler, c'est donc qu'il faut concentrer ?

Exactement. Il est beaucoup plus intelligent de construire des logements à proximité des futures gares du Grand Paris Express, donc de densifier à ces endroits-là. On ne fait pas des investissements lourds en matière de transports pour qu'il n'y ait rien autour. Mais cette densification doit reposer sur un équilibre entre logements, bureaux, commerces et services.

Rencontrez-vous des réticences de la part des élus ?

Vous savez, on ne peut pas dire à la fois il y a 400.000 demandes de logements non satisfaites en Ile-de-France et refuser de construire dans sa ville. On ne peut pas dire non plus que les transports sont trop longs et éloigner de plus en plus les habitants des centres. Il faut être cohérent. La ville doit devenir plus compacte, ce qui implique de construire là où c'est déjà construit.

Mais densité et qualité de la vie sont-ils réellement compatibles ?

Bien sûr. Par exemple, la durée moyenne du trajet des Franciliens entre leur domicile et leur travail est aujourd'hui de 45 minutes. Autant essayer de le diminuer en ne renvoyant pas les logements loin des nouveaux centres en émergence du Grand Paris. L'étalement s'accompagne logiquement d'une demande de transport. Prenez le RER, plus on le rallonge, plus on le fragilise et on finit par avoir trop de voyageurs. Arrêtons cette course néfaste pour les finances publiques, la santé des gens et l'environnement.

Le problème, c'est que les tours sont loin de faire l'unanimité chez les Franciliens...

Parce qu'ils associent souvent cette forme de densité aux constructions des années 1960 et aux quartiers en difficultés. Mais il faut s'interroger sur la manière de faire des tours belles à voir et agréables à vivre. On n'a pas forcément besoin de monter très en hauteur. Dans des zones de construction continue, comme à Paris, on peut aller jusqu'à 5 étages. À d'autres endroits, elles pourront s'élever davantage. Surtout, il ne faut pas que les tours soient de simples objets architecturaux isolés. Elles doivent être fonctionnelles, faire envie et être animées à leur pied. Les tours doivent devenir de nouveaux centres urbains.